

路旁車位及泊車設施的管理

主席：

我們開始第二節的聆訊，是報告書第6章，有關路旁車位及泊車設施的管理。出席的證人包括運輸局局長吳榮奎先生、運輸局副局長方舜文女士、運輸署署長霍文先生、運輸署首席運輸主任(管理)陸汝均先生、機電工程署署長梁湛添先生、機電工程署高級策劃工程師鄭勝泉先生。請劉江華議員為委員會展開聆訊。劉江華議員。

劉江華議員：

多謝主席。我想先就路旁泊車位設置收費錶提出問題，在報告書第2.12段指出，在1981年，行政局備忘錄提出了一個政策，該政策的最終目標是使市區及新市鎮“所有”准許在路旁泊車的地方，都設置收費錶，重點是“所有”，這是當年的決定。現在運輸局和運輸署似乎沒有執行該政策，請問運輸局局長，大家對該政策的理解是否不同？抑或決定了的政策可以不執行呢？

主席：

吳局長。這是執行的問題，如果你認為署長可以補充，你可以提出。

運輸局局長吳榮奎先生：

主席。我先講述政策的方向。該政策是很清晰的，過去我們都是根據政策辦事。至於過去十多年來政策執行的速度方面，稍後可以請署長再詳細講述。但我想強調，我們的政策與81年行政局備忘錄提出的是完全相同。

第一，在市區和新市鎮，容許在馬路旁泊車的地方，我們會裝上收費錶；第二，我們最終的目標是所有這類泊車位均會安裝收費錶。但設置收費錶的速度和可行性，需要技術方面的考慮，這是執行速度的快、慢問題。這一點在政策上是非常清楚的。

我請運輸署署長講述過去數年在執行上如何履行這政策。

主席：

Mr Footman.

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

Mr R C L Footman, Commissioner for Transport (C for T):

Thank you, Mr Chairman. First of all, I would like to confirm that we have been implementing the policy all along. Secondly, we are in the past few years we focused on introducing the electronic parking devices. Whilst we were doing that, and implementing that program which had to be done fully and properly, the first focus was there. At that time it was not possible to extend the meter program as fast as we would like because the mechanical parking meters which were used previously were no longer available to us. The manufacturer was no longer making them.

Having got through that period now, and the last of the electronic parking devices was put in place earlier this year, we are now focusing on a five year program which will put in place another 2,500 parking meters, most of them in the next 12 months or so. This leaves about 1,600 in the built-up area, in the urban area, which we will be looking at shortly to identify how many of those can be brought forward for implementation as early as possible.

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

主席。在報告書第2.12段，審計署署長認為你們與該目標不一致，但你們並不贊同。而在第2.22段的回應中，運輸局局長表示並不反對實施有關路旁泊車收費的建議，我們也知道你們正在考慮電子泊車收費錶，但這與政策並無矛盾，你們可以在所有泊車位設置電子泊車收費錶。雖然局長在回應中不反對該建議，他相信署長會根據很多有關因素，審慎考慮該建議，但你們仍未訂出何時能夠達到這最終目標的時間表，請問你們現在可以說出時間表嗎？

運輸局局長：

主席。我想澄清報告書第2.12段。我想強調，1981年行政局備忘錄的政策最終目標是要在新市鎮和市區設置收費錶，在馬路旁容許泊車的地方安裝收費錶。但香港政府沒有任何政策要求所有能夠泊車的地方，包括新市鎮以外和市區以外的地方也需要設置收費錶。

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

如果大家小心留意，政策其實很清晰，81年的政策已經強調，市區和新市鎮能夠作為路旁泊車的地方，我們會按部就班地設置收費錶。但市區以外、新市鎮以外的地方，並沒有該政策和目標。不過，這些地方並非不設置收費錶，而是要視乎實際用途。我們最終考慮的因素，是容許車輛在馬路旁泊車，而不容許車輛霸佔泊車位，令繁忙地區的泊車位能夠保持有15%的流通量，讓駕駛者可以找到泊車位。在市區和新市鎮以外，必須視乎實際需要才設置收費錶。我想順帶提出一點，設置收費錶的政策是基於運輸交通的需要，而不是為了保障收入和單從收益的角度來看。當然是相輔相承，沒有矛盾的。最主要的出發點是如何利用停車收費的方法來管理運輸交通的需求。

劉江華議員：

主席。我想先澄清這一點。

主席：

是。這點很重要。

劉江華議員：

運輸局局長對這份備忘錄的理解，似乎與審計署的理解不同，請問審計署可否就這方面作出澄清，所謂“所有”，你們是如何理解呢？

主席：

審計署署長。經解釋後，你對第2.12段的演譯會否有不同的看法？陳署長。

審計署署長陳彥達先生：

主席。我們的看法沒有矛盾，是一致的。我們最大的差別只是時間方面，我相信大家的目的和表達的意思是一致的。

劉江華議員：

主席。不是時間的差別，在報告書第2.12段，署長認為在市區和新市鎮所有地方都應設置收費錶，但局長的理解並不相同。不是這樣嗎？

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

審計署署長：

對不起，你所說的就是我所理解的政策，換言之，最終目標是所有新市鎮和市區都要設置收費錶。

主席：

現在分3個範圍，市區、新市鎮和郊區，郊區即新市鎮以外的地方。現在很多泊車位並未安裝收費錶，而審計署署長認為這些泊車位也應該收費，但運輸局局長清楚表示，政策上並沒有這樣要求。是這樣嗎？

審計署署長：

主席。或者我作出澄清。在報告書第2.21段的第二段指出，為了更有效使用路旁車位，我們建議把設置收費錶擴展至市區和新市鎮，我們與局長在這方面大致相同。我們只是率先提出，在其他地方，為了達到高使用率，我建議在郊區也設置收費錶，這是額外的要求。政策方面，我和局長的看法是一致的。

主席：

是。

劉江華議員：

主席。這問題已經澄清了，但局長仍未回應第2部分的問題。當審計署署長提出建議後，你應該有一個時間表和定期作出調查，在回應中你似乎沒有提及這點，請問你在這方面可否作出承諾呢？

主席：

吳局長。

運輸局局長：

或者請署長回應。

主席：

霍文先生。

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

C for T:

Thank you Chairman. On the regular service, that's no problem, we will do that and that will be done. On the timetable, I would just like to repeat that over the past few years we have had to concentrate on introducing electronic parking devices. Before that time, by about 1990/91 we had actually metered all parking spaces except about 6,000 to 7,000. I have not got the details of that because this is really digging in deep, but my guess is of those 67,000, about 4,000 would be motorcycle spaces and most of the remainder would be in remoter areas. So what I am saying is that by about 1990/91 on the data that I have we had effectively implemented the policy at that point in time. Since then, as we have had to concentrate on putting in a new type of meter, that is where our efforts have gone.

We are now looking forward and have this position. About 16,000 meters are in place. We have a programme for about 2,500 and most of those will be put in in the next year or so. That leaves 4,275 motorcycle spaces which we are looking at separately, and it leaves 4,300 spaces which are not currently in the programme. Of those 4,300, about 1,600 are in built-up areas and we will be looking at those now to identify which need to be implemented and try to bring that forward as soon as possible. That leaves about 2,700 which are in country parks, beaches and less built-up areas. Those are the ones which we will have to keep in mind, but we will only meter them if utilisation is very high and they are creating traffic problems and turnover problems.

Chairman:

You slightly threw me off, but I think it would be helpful if we can get these figures in better analysis. I would point to paragraph 2.9 of the report as well where I think non-metered parking spaces, excluding motorcycle, is extremely clear. It is actually stated that 1,620 are located in built-up areas which, according to policy, have to be metered. Then the rest of the 2,720 depends on the usage; is that correct?

C for T:

That is correct.

Chairman:

I think that is quite clear, but when you threw in the figure with the motorcycle it put me slightly off because I could not find the corresponding figures here. Can we have the breakdown and analysis more clearly in writing?

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

劉江華議員：

主席。除了署長提出的數字外，是否不會有一個時間表呢？只能見步行步呢？

主席：

霍文先生。

C for T:

The EPM are now in place. We have a programme to deal with 2,500 of the remaining meters. We need to look as quickly as possible at an additional 1,600, that is the 1,600 in paragraph 2.9. We will identify those, check that they meet all the basic criteria we need them to meet and then we will seek funds at an early date to implement these.

主席：

劉江華議員。是否需要優先次序呢？根據現時的政策，市區和新市鎮的泊車位，應該盡快設置收費錶，這項工作是否應該有一個清晰的時間表呢？至於郊區，即非市區和非新市鎮的泊車位，可能仍需進行一些工作才能逐步安排，我們是可以理解的。但在政策範圍內的工作，是否應該立即有所承諾？霍文先生。

C for T:

I cannot give a pledge in the absence of funds. I can give my pledge to identify the problem and seek the funds as quickly as possible, but I cannot give a pledge in the absence of funds.

主席：

朱幼麟議員。

朱幼麟議員：

多謝主席。相信大家也希望政府能加快安裝泊車收費錶。根據第2.8段，政府表示未來會安裝2 500個泊車收費錶，不過，到2004年，未設有收費錶的車位仍會有4 340個，運輸署表示沒有足夠金錢，請問政府會否從商業角度考慮把安裝泊車收費錶外判？如果能提早一年或6個月完成設置泊車收費錶，相信收回的費用可以抵銷安裝的成本。

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

主席：

霍文先生。

C for T:

Chairman, if there are problems with the funds, and we are not talking a lot of money here, if there are problems with the funds then we will try to explore alternatives within acceptable parameters.

主席：

李華明議員。

李華明議員：

主席。第一，市區和新市鎮會陸續在未設有收費錶的泊車位安裝收費錶，但新安裝的收費錶會否在星期日及公眾假期也收取費用呢？抑或先安裝星期日及公眾假期不用收費的收費錶，而把星期日及公眾假期要收費的收費錶再拖延下去？

第二，現時的政策是希望維持15%的空置泊車位，你認為一直以來的措施，是否能達到這目標？政策能否落實？如果未能落實，你會如何處理？

主席：

霍文先生。

C for T:

On Saturdays and Sundays, again, now that we have got through the implementation of the electronic parking devices. We have identified this problem. We asked the contractor to carry out a survey for us earlier this year, and this identified that utilisation on Saturdays and Sundays was actually quite heavy in certain areas. So in the coming year we are aiming, aiming because we need to discuss this with the District Councils as well, to introduce or to extend charges to a further 3,000 meters on Saturdays and Sundays. Later in the year, once that one is underway, we will identify the extent to which we can extend that in the coming years.

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

Whether these new meters that we will be putting in shortly should be accorded priority or not in that extension is not clear to me at this stage. We will need to put it into a complete look and analysis. On the 15 per cent availability rate, our current experience I believe is that that rate is broadly being achieved, that is my understanding. The weapon we have to achieve that if the availability goes down is to put up parking charges, that is the tool that we would use. At the moment I don't believe there is a case to do that for parking reasons.

主席：

李議員。我相信你一定想繼續跟進。

李華明議員：

如果署長認為15%是“broadly achieved”，即整體達到目標，我相信需要有一些數據來支持。審計署的調查結果明顯指出，使用率超過90%，甚至100%。因此，你所指有15%空置的情況，我相信需要提出證明，而不能只謂整體上達到便可。另外，署長表示會就收費錶延至星期日的問題諮詢區議會，我相信署長說錯了，不是“Saturdays and Sundays”，應該是“Sundays and public holidays”星期日和公眾假期，我們現在討論的問題與“Saturdays”無關，所有收費錶在星期六都會收費。你指出需要諮詢區議會，卻定出未來會把3 000個收費錶的收費延長至星期日及公眾假期，請問這數目是如何釐訂的？既然要全面實施這政策，為何會定出這數目？並且說要諮詢區議會，以前延長收費至星期日及公眾假期的二千多個收費錶是否有諮詢區議會呢？我覺得你並沒有諮詢區議會。請問你如何落實這政策呢？

C for T:

I stand corrected on Sundays and Public Holidays, I apologise for that slip of the tongue. On broadly achieved, I think the Honourable Member is talking about achievements on Sundays and Public Holidays. Because that is when the Director of Audit's survey was, as I understand it. Rather, that is when our survey, which was carried out by the contractor, was. Clearly, this is something we will have to monitor in the future, something we have to keep tabs on. That is why we need regular reviews and that is why part of the contractor's arrangements are for him to carry out reviews on our behalf.

On the figure of 3,000, you are correct, we don't know if we can implement it, that is why I said we aim to implement it, but we do need a target. What we have identified through the survey is some 10,000 meters were heavily used on Sundays and Public Holidays. We have to bite off what we can chew. We have therefore identified within that 10,000 a number around 3,000, slightly in excess in fact, so that we can look at those in more detail. There may be strong reasons for doing nothing when we look at it, or

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

there may be strong reasons for doing something. We need to go into the detail of each one. Then when we have done that, and following consultation with the District Councils, we will be able to decide which specific ones to implement. My hope is that 3,000 will prove to be a realistic figure.

主席：

未完全回應問題。

李華明議員：

主席。請你回應那二千多個收費錶是否曾諮詢區議會，你指出未來3 000個收費錶會作出諮詢，然後再訂出優先次序。請問局長，政策是否要在星期日及公眾假期泊車位須收費？尤其一些高用量的地區，在調查中看到，如果在星期日及公眾假期泊車位不收費，是無法達到有15%泊車位空置率的。政策是希望提供15%空置泊車位，政策是很清楚的，但卻緩慢地執行，還有一萬個高用量的泊車位可以在星期日及公眾假期收費，政策方面清晰，但執行時就進兩步退三步，請局長表明是否有決心落實這政策。

主席：

吳局長。

運輸局局長：

主席。政策與執行政策的路向是十分清晰的，在回應審計署署長報告書時亦已清楚說明，我們看不到有甚麼困難，需更刻意地推行這政策。剛才署長也指出，在星期日及公眾假期收費方面，我們的目標是在高用量的地區優先設置收費錶，我們正朝著這方向進行。當然我們可以加快步伐，盡快朝這方向走，但署長亦已解釋，有些地方的確存在實際問題，需要作出考慮。基本上我們在路向和執行方面已經依循政策推行。我想強調，政策並沒有訂出一個指標，每年須完成安裝3 000個或30 000個，需視乎實際情況。至於可否加快或拖慢執行方面，我們可以作出承諾，剛才署長也解釋了，我們會不時作出檢討，使能加快執行步伐。

主席：

李議員詢問進行首二千多個收費錶時，是否沒有諮詢區議會？

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

運輸局局長：

對不起，我們並不需要就收費錶的總數額諮詢區議會，署長剛才所說的，是指在某區域設置收費錶時，我們會就該區域的數量和地點諮詢區議會。

李華明議員：

主席。不是設置收費錶的問題。我是指將現有收費錶的收費擴展至星期日及公眾假期這事。

運輸局局長：

這方面是需要諮詢區議會。

主席：

陸先生想作出補充嗎？

運輸署首席運輸主任(管理)陸汝均先生：

主席。我想補充一點，我們在銅鑼灣、旺角和灣仔等地區設置星期日泊車收費錶，是有諮詢區議會的。有少部分在附近也設置星期日收費錶的情況，我們會通知有關的區議員，參考他們的意見。簡單來說，我們是有諮詢區議會的。

主席：

劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

主席。我亦想就收費錶在星期日及公眾假期收費的情況提問。我相信局長也知道，當這份報告書發表時，曾引起市民誤會，有些市民對泊車位收費錶在假日收費有較強烈的反應。請問局長，現時那些在星期日及公眾假期不收費的泊車位，是否因為你們沒有足夠人手而不收費，而非為市民著想，讓他們在星期日或公眾假期免費泊車，這只是一個美麗的誤會，是嗎？

主席：

吳局長。

路旁車位及泊車設施的管理

運輸局局長：

我對政策的理解完全沒有誤會，但我很難保證第三者不會有誤會。其實政策很清晰，在繁忙和使用率高的地區，星期日及公眾假期都應該設置收費錶，以增加泊車位的流動，方便駕車者使用，當然，我們會體察實際環境。

劉慧卿議員：

主席。請問局長會否考慮市民的想法？在執行政策時你們也會作出多方面的考慮。剛才你亦提到這政策並非只顧及收益，你會否考慮市民希望在星期日可以獲得泊車的優惠？

運輸局局長：

主席。請問議員是否希望我們考慮更改政策，在星期日及公眾假期不收取泊車費？

劉慧卿議員：

現在有很多泊車位在假日也是不收費的，是沒有執行政策。

運輸局局長：

收費與否，我們是在運輸和交通管理的政策容許下作出考慮。我剛才已經開宗明義指出，我們對泊車收費錶收費的準繩，並不是以政府的公帑收入作為主要考慮因素。兩者雖然沒有衝突，但我們主要的出發點是在運輸和交通管理方面，如何能在繁忙地區保持足夠泊車位讓駕駛者使用。當然若能增加收入，庫務局局長一定贊同，但首要的出發點是運輸和交通管理的需要。

主席：

委員會尚未有任何建議或結論，請不要再增添美麗的誤會。梁劉柔芬議員。

梁劉柔芬議員：

多謝主席。局長剛才指出這是一項政策，我們今天的討論也是圍繞如何執行現有政策，我相信議員如果希望更改現有的政策，會透過有關事務委員會向局長提出。

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

我們現在討論審計署署長報告書對現有政策在執行方面發覺有未盡善盡美的地方，剛才我們已聽取了署長的解釋，相信署長對於市場的掌握和機制也有相當經驗。請問在執行政策方面是否有很多實際的困難呢？剛才提到在何處設置泊車位會諮詢區議會，但這只是一項諮詢，不需要他們的批准，研究把泊車位設置在哪裏，政策上大家應該是沒有分歧的，我相信這不是大問題。關於執行方面是否有其他實質的困難？是否要看看市場的流程能否吸納或要取得以收費來限制流量的認同？是否要等候從科技方面融入和參考一些電子收費方式，如“smart card”等意念和機制？可否盡快把時間表提供給委員會？

主席：

霍署長。

C for T:

On implementation, we haven't really experienced significant difficulties of the sort raised. We do get good advice. For example, sometimes if we are trying to introduce goods vehicle parking spaces, we have been advised that since the trade tends to stand still after 8 o'clock at night those who are in place can stay in place without further charging because there is no need for maintaining turnover in the spaces at that time. So local knowledge is actually quite useful to us and we do want to take it into account.

On smart card technology, what we have done by introducing the electronic parking devices is to give ourselves the base on which we can build smart card technology in one of a number of ways. We will be commencing a trial early next year with Visa Cash and Mondex to try out their cards in 700 meters, I think for each in two separate areas. We are also intending to identify how we might best work with Octopus to put in a similar trial scheme later in the year. But we have not come to conclusions on how that might best be done at this point.

So this has always been in our mind, it has always been our objective to do this. Unfortunately, timing was not exactly right because when we needed to move from mechanical to electronic, the range of smart cards was not fully available on the market nor was their ability fully tested. So we put in the basic building block and we can add to that in the future and we will be testing how to do that in the course of the coming year.

主席：

梁劉柔芬議員。

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

梁劉柔芬議員：

我想跟進實際困難方面，剛才署長表示要看看有多少資源，請問署長可否把它視作一盤生意。在安裝收費錶後，對泊車位流量作出預測和對收入作出估計，以衡量是否值得投資，這是否可行？並讓我們得知何時能提供有關計劃的時間表。

主席：

霍署長。

C for T:

On revenue that would be brought in, I should say that the introduction of the electronic parking devices has been extremely successful in protecting Government revenue. The new equipment is much more reliable. We have had just one or two performance measures to indicate that. Comparing quarter 3 and quarter 1 in Wan Chai, Tsim Sha Tsui and Tsuen Wan, we have reduced the number of what we call justified complaints from over 6,000 to under 1,000. So what that means is that the parking meters are operating much more effectively. This is reflected in the utilisation rate which has gone up from 60 per cent to 76 per cent. So what we have done, and the repair time gone down from 60 minutes to 45 minutes. So the new system actually safeguards our revenue extremely well.

What we are looking at as we look at the possibility of introducing other types of smart card is both the convenience and the cost to Government of either maintaining the existing and comparing that with possible future ones. We will certainly do our very best to implement any changes which make sense from convenience, cost effectiveness and so on as swiftly as we can. At the moment it is too early to say what the right route is.

主席：

相信大家都希望瞭解完成檢討的時間表，由於科技日新月異，不斷發展更新，何時才是適當的時間畫一條線呢？始終需要作出主觀的判斷，霍署長能否解釋一下？

C for T:

A full time frame. All I can say is that in the coming 12 months we are intending to run trial schemes with the available smart cards. In parallel with that, of course, we are doing a lot of arithmetic and projections and so on. When we get towards the end of that trial scheme we will be able to come to some preliminary conclusions.

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

話題似乎已轉到電子泊車方面。

主席：

在轉到電子泊車之前，我想詢問有關電單車方面。我們討論關於路旁泊車的問題，主要是指私家車、貨車等等，但報告書第2.28段和第2.30段指出，似乎對電單車使用車位並沒有一個清晰的政策，當然審計署署長亦只是提出建議，假設你應該有一個收費政策，電單車與其他車輛一樣。我也想向吳局長瞭解，是否沒有一個政策？為何沒有呢？我們能否建立一個明確的政策基礎，使我們不需要像審計署署長般要假設你們的政策如何。吳局長。

運輸局局長：

主席。電單車籠統地也屬於車輛，但我想強調，電單車在泊車位的需求和泊車的問題肯定與四輪車輛不同，電單車相對其他私家車和貨車，無論在大小和數量方面也不相同。在考慮設置電單車收費錶時實際存在技術上的困難，或者請署長向各位解釋我們的困擾，將電單車繩之於法，向它們收費。

主席：

霍署長。

C for T:

With your permission, Chairman. We certainly agree in principle that motorcycles should be charged, but they are very difficult things because, unlike a car, a motorcycle can easily be moved from one spot to another or shoved over to make way for another motorcycle. We find that in fact in the busiest areas we get exceptionally high utilisation of the spaces. We have marked out, up to 120 per cent and more. So where there should be maybe 100 motorcycles, there may be 120. I am not aware of anywhere else, although I stand to be corrected on this, I am not aware of anywhere else that has solved this problem and has been able to introduce meter charges for motorcycles.

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

We have one or two concepts at the moment which we are trying out, but these are more particularly designed for security of motorcycles by putting in bars that they can attach themselves to. What we will need to do now is really to start and have a good thorough look at this to see what is practicable and what is possible. I don't actually hold out a lot of hope on easy solutions because the practical aspects of motorcycles on the street is quite different to motor cars.

主席：

吳局長，我們知道是有困難，這是否等於政策可以這樣的不肯定，只說應該收費呢？

運輸局局長：

主席。在81年我們已考慮到執行政策時的具體困難，所以在行政會議的文件上沒有把電單車包括在內。剛才署長已解釋，停泊一部電單車，你和我也可以輕易地把它移去另一邊，警察巡邏時要考究電單車主是否已入收費錶便有困難。報告書第2.26段表四中1999年4月及5月的數字也顯示，只有620個路旁電單車車位，卻有787部電單車停泊，原因就是3個電單車位可以泊4部電單車，這是車輛體積的大小問題。當然，你會表示可以把泊車位量度至只能容納一部電單車停泊，但仍要有一根柱來讓電單車上鎖，有柱位才能確定該電單車車主所停泊的位置，這在技術上是有困難的。請大家不要忘記，電單車停泊的位置多在天橋底、轉角位等，對交通管理和阻塞通道等，若純粹以交通運輸的角度來說，影響未必存在。因此，從交通運輸管理來說，收費而能發揮交通管理的功能者必定推行，但收費而未能發揮，甚至沒有交通運輸管理的需求則可另作考慮。若庫務局局長表示，由現在開始，所有兩輪、四輪或五輪的車輛也需收取泊車費，又作別論，這是從增加公帑的角度出發。但從運輸交通管理來說，首先以交通的順暢、阻塞的管理情況作考慮，若收費能夠減輕問題，我們會選擇以收費作為一個控制的方式。

主席：

我們繞了一圈似乎並未有進展，只是一個概念的建議，似乎未有政策，或者我重申，在執行上有困難並不等於不能建立一個政策目標。若有政策目標可依，在執行上出現不順暢的情況，委員會是可以理解的，但如果因為執行有問題，便不建立政策，我覺得是未盡責任。總不能要庫務局代你制訂另一種政策，這樣可能會更不一致。吳局長，你可否再進一步解釋呢？

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

運輸局局長：

主席，政策並沒有矛盾。

主席：

現在是說沒有政策。

運輸局局長：

我肯定沒有一個政策目標，要求市區或新市鎮能夠停泊電單車的地方都要採用收費方式。在電單車使用率高的地區，我們可以嘗試將15%流通量的目標作為第一步，我也希望這個流通量能夠達到，但必須視乎是否能克服技術問題，如果不能克服技術問題，便不能設置收費錶。原則上在使用率高的繁忙地區，我們會以15%作為一個指標，作為研究收費的指標，但必須先解決執行上的問題。

主席：

林鄭月娥女士。

庫務局副局長林鄭月娥女士：

多謝主席。從收入的角度而言，我們當然歡迎審計署署長在報告書內提供了幾項可增加收入的建議，但目前我們未有意圖以增加收入的政策凌駕於交通管理的政策，所以就星期日和公眾假期泊車收費錶收費的問題，我們仍與運輸署商討中。如果他們表示有技術、交通管理或地區層面政治的問題，我們會再詳加考慮，而這情況亦適用於電單車。在收入政策不凌駕於交通政策這原則下，我們希望與吳局長做到相輔相承，大家均能達到目的。他在實施交通管理政策時面對的技術或政治問題，我們雖然未能提供協助，然而，當他面對剛才朱議員和梁議員所提及的財力問題時，以過去的經驗，我們會提供幫助，例如他們要求額外撥款以伸延更多泊車收費錶等。雖然我們不會以收入來分配政府開支的資源，但我們會同情地考慮。其實在1999-2000年度，我們已撥出九百多萬元，因此霍文署長能向大家承諾，下年度會有二千多個額外收費錶，而最近我們亦批出撥款，以試驗使用八達通卡。

主席：

朱幼麟議員。

路旁車位及泊車設施的管理

朱幼麟議員：

多謝主席。關於電單車泊車位的技術問題，在現時高科技的時代，我相信問題是可以解決的，安裝電單車輛的鐵欄應該不太困難。我同意林太的意見，經濟不應凌駕交通的政策，根據審計署署長的估計，那些使用率高的電單車位每年可以帶來經常收入3,400萬元，如果我們浪費經濟價值這樣大的資源，我認為是不應該的，而且在不收費的情況下，我發覺市區有很多爛車長期停泊，對市容沒有正面的幫助，我相信技術問題在有高經濟價值和符合交通政策下，政府應該能夠解決。

主席：

這是一個意見。劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

主席。我想就安裝欄杆方面提問，在報告書第2.33段提及，明年初會進行試驗安裝欄杆，警務署署長對此表示支持，因為20%的失車與電單車有關，對解決這方面的問題可能會有幫助，就算偷車也需要剪斷鍊鎖。但香港的街道十分狹窄，這方法是否可行呢？

主席：

陸先生想回應。

運輸署首席運輸主任(管理)：

多謝主席。在實際操作上是有問題。我們恐怕後來泊車者會把先前的車輛推向一旁，將已入收費錶者變作未入收費錶而被抄牌。因此，我們會在香港、九龍和新界3個不同地點作試驗，在車位前面而非兩旁位置安裝欄杆，以方便駕駛電單車者把車鎖在前面的欄杆，我們希望在明年初檢討這方法會否受到駕車者歡迎，對減少偷車情況有否幫助。此外，我們亦會嘗試以其他方式，如電單車泊入後，車輪可上鎖，或將泊車位兩旁以鐵欄分隔，只能容納一部電單車停泊，使電單車不能被移往其他地方。但這些方式均有其困難，因為電單車位除了在天橋外，還可能在公路旁邊，這樣可能會對救火行動或行人構成影響，雖然這是小問題，但對如何防止偷車、不影響行人和救火安全等確實存在問題。

路旁車位及泊車設施的管理

其次，我們在安裝路旁泊車收費錶後，多層停車場內亦需因應配合而增加時鐘或月票的電單車車位，這會對多層停車場產生一定程度的問題，因為電單車在離開停車場時可以輕易地不繳費便從旁邊的通道離開。我們仍在研究如何處理在多層停車場所面對的困難。我們正考慮以運輸署13個停車場作為試點，設立電單車時鐘和月票泊車位，以補充路旁電單車停泊位，其實運輸署已積極研究電單車泊車位在路面上和在多層停車場遇到的實際困難，然後作出檢討，才落實如何安裝這類收費錶。

劉慧卿議員：

主席。聽了陸先生的解釋後，確實可以把電單車搬離泊車位，而繳費後電單車車位卻被人霸佔，這的確十分麻煩，除非能夠在繳費後把電單車鎖在泊車位，否則出現上述情況就很不公平。

主席：

我們不是這方面的專家，但我們亦不希望電單車不受約束，至於具體方法則請他們考慮。有些國家並不需要固定泊車位，在泊車後以某些方式，如買票或以電子儀器貼在車上，只要在車上貼有標籤，便不需要理會其停泊的位置，我相信可以有不同的解決方法，這方面就交由專業的部門作出考慮吧！但我們不希望政策上存有這樣的空間，或者請局長在這方面多動腦筋。

運輸局局長：

主席。我們會研究。原則上我們同意電單車收費的建議，但正如我剛才所說，如果收費作為輔導達到運輸交通的管理目標，我們必會採納，但假設沒有運輸交通的需要，我們未必會採用收費的方式。

主席：

你現在沒有政策，但有些是收費，有些卻不收費，這是最奇怪的地方。

運輸局局長：

電單車沒有這情況。

主席：

電單車完全沒有收費嗎？

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

運輸局局長：

完全沒有收費。

主席：

好。

運輸局局長：

我們已考慮市民實際方面的問題。

主席：

我們澄清了實際的情況。我們轉換另一話題。劉江華議員。

劉江華議員：

主席，我想補充一句。沒有政策可能就是他們的政策之一，這點很清楚，有時是“難得糊塗”。

我想把問題轉到泊車收費錶管理合約招標事宜方面，似乎投標的競爭性很低，所以審計署署長在第3.19段指出，“為了增加日後招標的競爭，當局應找出合約內造成約束或不清晰的問題，以去除令投標者卻步的障礙。”他提出這意見並沒有錯誤，但我不清楚實際的內容，請問運輸局局長是否同意上次投標時出現了約束、不清晰和造成障礙的情況，引致競爭性低，甚至有壟斷的情況呢？

主席：

署長。

C for T:

No, we always try to work towards this objective. In the last parking meter contract we did have to do certain things to reduce risk and uncertainty. We extended the previous contract by six months so that we knew more about the award of the electronic parking device contract. As a result, more technical details on electronic parking devices were available to the tenderers and a concrete conversion programme had also been drawn up. So by delaying the commencement of the new contract we made sure they had more information which they needed in order to assess the new contract period.

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

The second thing we did was to undertake the cost of the E park card itself by the Government, so the Government pays for the E park cards. This took another element of uncertainty out of the contract because until that had been tested no contractor could know how much the card would cost. When we come to looking at the next tendering exercise, we will obviously have to take stock of where we are because I think we are still in a moving situation. We have got the electronic parking device system in place, but we don't yet know what we are going to build on to that in terms of smart cards. If that situation is still to some extent uncertain at that point in time, then we will do what we can to remove the uncertainties and bear those by the Government, so that the tenderers have as much knowledge of things that they can control as possible.

主席：

劉議員。

劉江華議員：

主席。我理解情況正在不斷轉變，現在可能難以說明將來會如何處理。你們並不反對把一份合約分成兩、三份合約批出的建議，對於將原本一份的合約分成兩、三份合約，你們有否就成本效益作出評估，最終來說，究竟是得是失，哪一樣較大？

主席：

霍署長。

C for T:

In fact, we have looked at that, we did look at that in 1996 before the present contract was let out. You are quite right, the study we did then showed that because of the diseconomy of scale it could well cost us more than it was worth to split into two contracts, particularly at that time when the arrangements for the new contract were not that certain because of the implementation aspects. We will re-examine the pros and cons before we go out to the next tender. I cannot at this stage say what the outcome will be. All I can do is to pledge that we will have a good look at it and make our best estimate. It is not definite one way or the another until we look at it at that time.

主席：

我們可以清楚記錄，署長表示會在檢討後選擇何種科技，在進行下一輪投標時會再考慮這幾項因素。

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

主席：

劉江華議員。

劉江華議員：

你們在下次投標時會考慮這些因素，但剛才討論的第一項路旁泊車政策邁向最終目標，會否在下次投標時亦會引進這項為一個重要的考慮因素呢？

主席：

霍署長。

C for T:

I think by the next tender we should have got through that because the next tender will be in a couple of years time. I am hoping that more or less we would have crossed all the implementation problems by then. If there is anything left over it will be relatively small and will be put into the new contract.

主席：

李華明議員。

李華明議員：

主席。承包合約將在2001年屆滿，大約還有兩年時間，現時該承包商負責管理所有香港、九龍及新界的泊車收費錶。我希望政府能認真考慮，由數位承包商負責不同區域，引入競爭和提高政府投標的價格，增加收入，我相信這方式會比現時只有一位承包商為佳。

主席：

霍署長。

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

C for T:

I think I have touched on that already. I think our assessment before this current contract was that splitting it into two would cost us more than it was worth. Our assessment then was that it would cost us about \$10 million a year extra by splitting it because each contractor would have to carry the same responsibilities, the same equipment, the same technical knowledge, the same overheads and that would all add up into more costs split between the two. I think, again, we will look at this in the future, but certainly last time we looked at it it would not have been worth it.

主席：

或者我簡單講述過去的經驗，投標時只得兩人.....

C for T:

Bidders, we actually went through the normal process and we identified at the pre-tender stage, I think we had six submissions of which four I think passed the tender qualification. We then got one bid. So it is not that there is nobody out there, it is that having gone through the process, I must say somewhat to our surprise, we came up with one bid from four qualified tenderers.

主席：

審計署署長其中一項建議是請你們就上次投標的情況作出檢討，是否因為某些要求，令有資格投標的人士失去興趣而沒有投標。請問你可否把檢討的結果提供予委員會？

C for T:

Certainly when we come to the next tender exercise we will look at, as I said earlier, how many things we can do to introduce more certainty into the exercise so as to make it more attractive for more tenderers.

主席：

如果上次投標的結果已經讓你們有足夠的機會作出檢討，請問可否提早進行，而不用在兩年後才進行呢？我們希望瞭解為何上次只得一人投標。陸先生。

運輸署首席運輸主任(管理)：

主席。我們已經將投標的不明朗因素盡量減少，有些風險會由政府承擔，例如政府負責“易泊卡”的成本，但在上次投標時還有其他不明朗的因素，例如“易泊卡”的普及程度和使用率等。而當時的收費錶正由人手操作轉為電子收費錶，在程序上第一期只提供了三千多個電子收費錶，我承認未能提供何時會改為電子收費錶的時間表，因此，承包商可能需要同時具備人手收費和電子收費的人手，相對地成本便增加了。

此外，合約內訂明他們需要負責宣傳“易泊卡”、如何使用“易泊卡”、設有“易泊卡”大使和在便利店售賣“易泊卡”等。所以上次的合約包含很多特殊因素，如錢幣收費錶轉為電子收費錶和發卡等，需要有數批人手負責執行。無可否認，這些不明朗因素引起承包商的擔心，因此，雖然在預檢中有4位合資格的承包商，但只有1位投標。至於2001年的新合約，我們希望能盡量減少不明朗的因素，但當中由“易泊卡”轉為其他電子貨幣或八達通卡等，這些不明朗因素可能會對投標有影響。

運輸署為了有更多人對合約有興趣和關注，我們會發信予有關人士、領使館和外國的收費錶公司，並考慮讓有興趣的人士參觀收費錶的操作情況，使他們在投標時更能掌握有關資料。

主席：

陸先生似乎對上次投標在那些方面可作改善已掌握了一定的資料，其實據你們所知，可否直接與上次合資格卻沒有投標的3間公司接觸，讓他們提供第一身的經驗？剛才提及的情況，是從他們方面聽取得知，抑或是你們自己推測呢？

運輸署首席運輸主任(管理)：

我們曾與他們接觸。

主席：

是口頭討論？

運輸署首席運輸主任(管理)：

曾詢問他們為何沒有投標。

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

主席：

劉議員。

劉江華議員：

我現就電子泊車收費設備的部分提問。剛才署長表示，你們會對八達通卡進行試驗，是否會在明年底呢？

C for T:

We are intending to start a trial with Octopus by about the middle of next year, June to September, something like that. The trial period may last for about six months, so it will be that sort of timetable.

劉江華議員：

我們對八達通卡的期望會很高，因為使用比較方便。兩種試驗會在明年年中同時進行，年底便有結果，而投標會在2001年進行。請問署長，能否趕及在下次投標時消除不明朗的因素？

主席：

署長。

C for T:

That would be our aim and objective, yes.

主席：

好，謝謝。劉慧卿議員。

劉慧卿議員：

主席。我想就開放式智能卡系統發問。根據報告書第4.17段，早在96年，運輸署已與機電工程署商討採用開放式智能卡系統是否可行。但在96年4月，運輸署卻決定暫時採用封閉式智能卡系統。請問機電工程署署長，當年未能採用開放式智能卡的原因，是否因為技術和各方面未能配合所致？

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理

主席：

梁署長。

機電工程署署長梁湛添先生：

主席，當時的技術發展，可說尚未成熟，而當時唯一清楚知道沒有問題的，是目前正在使用的“closed card system”，開放式系統並未成熟。

劉慧卿議員：

主席。今年10月才試驗，是否太遲呢？

主席：

梁署長。

機電工程署署長：

主席。其實我們在去年已與他們接觸，開始試驗開放式智能卡系統，而智能卡供應商和收費錶的承辦商亦有聯絡，就收費錶進行測試，很多技術上的問題已獲得解決，所以在短期內會開始試驗。

主席：

劉議員。

劉慧卿議員：

主席。測試在今年10月開始，為期6個月，剛才署長回應劉江華議員時表示，八達通卡則在明年中才測試，雖然兩者都屬開放式智能卡，但這個會較八達通卡先進行測試，但最終這兩種開放式智能卡都會在投標前作好準備，是否這樣？

主席：

署長。

C for T:

Paragraph 4.17 refers to starting in October, which was the intention at the time the Director of Audit was looking at this. In fact, there have been holdups, not within the Government, but within clearing the use of the card and that means we will not be starting the trial with Visa Cash and Mondex until early next year. What we will also do is to see what we can do on the timing with Octopus, but our overall intention is to get these trials done effectively within next year so that by the time we go on to the next contract the future is clear.

主席：

劉議員。

劉慧卿議員：

主席。請問局長在政策上是否會從方便市民的角度考慮，一張卡便可以在不同地方泊車？就如現在以一個儀器便可通行幾條隧道般。一方面能讓市民以一張卡便可以在各地區泊車，一方面又不會造成由一間公司壟斷，請問如何能作出平衡？

主席：

吳局長。

運輸局局長：

主席。當中會有矛盾，並不容易達到平衡。以兩條過海隧道為例，當年因地理環境的限制，每條隧道不能設置兩套系統予兩條通道，讓大家公平競爭，為使用者提供更多優惠，在地方和技術方面我們並未能做到。於是，我們以另一種斧底抽薪的辦法，當時的兩間營運商，其中一間的用量遠超另一間，基於商業因素，高用量的營運商甚至收購另一間。對我們來說，這樣使用者會更方便，以一張卡便可以通行各隧道。事實上，我們亦看不到壟斷的情況，因為若你覺得收費過高，你可選擇逐次付款，因為並非沒有其他途徑，只能選擇自動收費系統，我相信這樣便可取得平衡。

至於科技方面，我希望指出，很多人提出八達通卡發展迅速，為何我們沒有採用，卻選擇了易泊卡。其實當時八達通卡仍未面世，直至今時今日，八達通卡還未能在停車場作收費之用，八達通卡現仍在德福花園的停車場作實驗計劃，試驗如何利用八達通卡在多層停車場作收費之用。現在仍是嘗試階段，惶論在路旁設置八達通卡收費，仍未發展至確定性的階段。在開始時我們不採用八達通卡，並非後知後覺，是科技未能達到那階段。易泊卡在當時已是最好和唯一最實際適用於香港的科技，今天

可能有其他新科技，明天肯定亦會有更多，但我們會採取平衡。現時運輸署署長的困境，是我們會嘗試市面不同的科技，但取捨並不容易。不同的科技亦各有優點，選擇並不容易。

劉慧卿議員：

主席。他沒有回答如何平衡的問題。我當然明白當中的困難，但你也要明白市民是希望方便，能否以一張卡便可以乘車和泊車呢？是否會由一間公司壟斷？隧道方面已有好辦法解決了。這事上你如何抉擇呢？是否不理會市民希望方便的想法呢？

主席：

吳局長。

運輸局局長：

主席。站在市民方便的角度來說，我們當然希望能以一款或兩款“聰明卡”便能在運輸交通使用方面通行無阻，至於選取甲公司或給予乙公司機會的問題，相信我們要動腦筋了。

主席：

同事的提問已經差不多了，如果沒有其他問題，多謝各位證人出席。

Management of on-street parking spaces and parking facilities

路旁車位及泊車設施的管理
